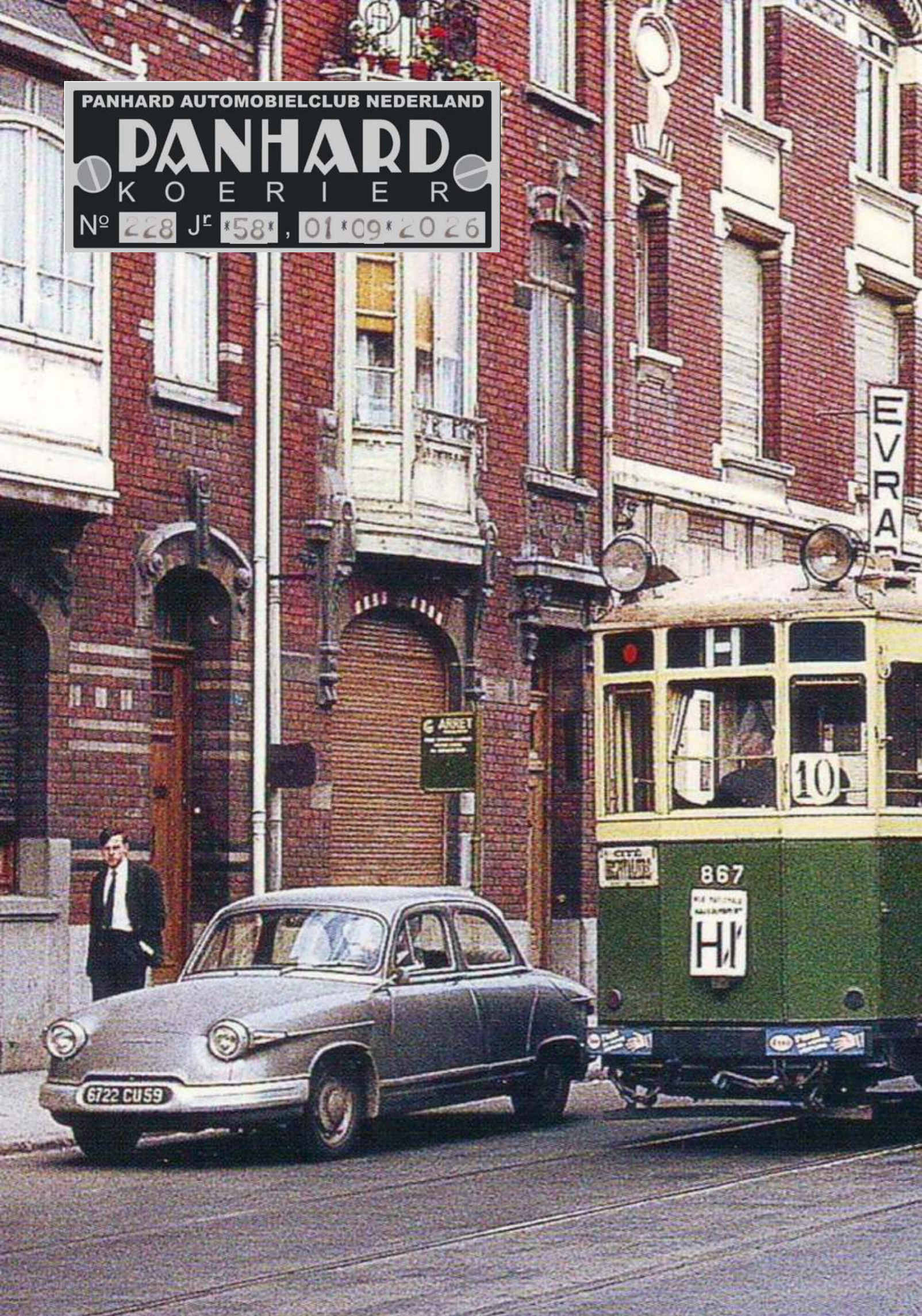
PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

Nº 228 Jr *58*, 01*09*2026



COLOFON

Panhard Automobielclub Nederland
Lid van Fédération des Clubs Panhard&Levassor; FEHAC
www.panhardclub.nl
www.facebook.com/panhard-club.nl
CONTRIBUTIE: € 55,-/jaar
eenmalig € 15,00 inschrijfgeld.
Binnen Europa incasso verplicht
Iban:NL93RABO015.77.52.488
Bic:RABONL2U
Lidmaatschap opzeggen vóór 1 december bij de secretaris
VOORZITTER:
Joost van Noorden
Noorderstraat 20 A
5963 CE Dieren
T. 06-30419330
president@panhardclub.nl
SECRETARIS:
Jan Bak
Kleiberglaan 3
6891 DK Rozendaal
T. 06 46120525
secretaris@panhardclub.nl
PENNINGMEESTER:
Siewert Pilon
T. 0651416697
penningmeester@panhardclub.nl
CLUBMAGAZIJN:
Wim Boers, St.Janstraat 53
5507 NB Veldhoven.
T. 040 – 2052676
OPENINGSTIJDEN: bellen
ma t/m vr 19.00 – 22.00 u.
za en zo van 10.00 – 22.00 u
TECHN. ONDERSTEUNING:
Wim Boers, T 040 – 2052676
MEDIAREDACTIE:
Jaap Margry (Panhard Koerier)
T. 0622313056
hoofdredacteur@panhardclub.nl
Ries Kruidenier (Website)
T 071 5316195
webmaster@panhardclub.nl
PANHARD KOERIER:
Uitgave van:
Panhard Automobiel Club NL
ADVERTENTIES: hoofdredactie
DRUK: Editoo Arnhem

VOORZITTER



Beste Panhardvrienden,
De zomer begint alweer langzaam achter ons te raken. De dagen worden korter, de avonden wat frisser en hier en daar begint het eerste blad al van de bomen te vallen. Een mooi moment om eens terug te kijken op de afgelopen zomer. Hebben jullie mooie ritten gemaakt tijdens de vakantie? Een bijzondere route gereden, een mooie beurs bezocht, iets bijzonders meegemaakt of misschien juist eindelijk dat technische probleem opgelost dat al een tijdje om aandacht vroeg? En natuurlijk zijn er ongetwijfeld weer de nodige verhalen te vertellen over wat er onderweg allemaal gebeurde. Want met een Panhard op pad gaan levert nu eenmaal meer op dan alleen wat extra kilometers op de teller. Helaas moest ik dit jaar de jaarlijkse tocht naar Sandaucourt missen vanwege andere activiteiten. Jammer, want het is altijd een mooie gelegenheid om met een aantal Panhardisten op pad te zijn en te genieten van onze auto's, de omgeving en natuurlijk de gezelligheid.
Als ik dit schrijf, ben ik nog twee dagen verwijderd van de Veni Vidi Finish Rally. Dat is een rally die ik inmiddels al heel wat jaren met veel plezier rijd. Ik zal er later nogeens op terugkomenDat brengt me eigenlijk vanzelf terug bij onze eigen Panhards. Het najaar biedt nog volop mogelijkheden om ermee op pad te gaan voordat de winter definitief zijn intrede doet. De temperaturen zijn vaak ideaal voor een mooie rit en de natuur laat zich in het najaar van een prachtige kant zien. Dus mocht de Panhard nog even stil hebben gestaan tijdens de zomer: dit is een mooi moment om haar weer wakker te kussen.. Een mooie herfstrit, een evenement of gewoon een spontaan rondje zonder vastomlijnd doel. Uiteindelijk is dat misschien wel het leukste aan onze Panhards, je hoeft geen speciale reden te hebben om ermee te gaan rijden. De rit is de lol.
Ik wens jullie nog veel mooie en gezellige Panhardkilometers toe. Geniet van de komende herfst, van onze auto's en vooral van de contacten met elkaar. En mocht je deze zomer iets bijzonders hebben meegemaakt met je Panhard, Jaap kijkt reikhalzend uit naar je verslagje en fotos. De Koerier is er tenslotte ook om die verhalen met elkaar te delen.Veel leesplezier met deze Koerier en graag tot ziens bij een van de komende activiteiten!
Panhardclub Nederland; van de leden, voor de leden, met de leden en door de leden.
Joost

REDACTIE



Nog meer positieve aandacht voor Panhard in de pers, nu een leuk stukje van Igor Suifzand in de Collectors Edition van Auto Review Classics over de 24BT van de familie Cavelaars! Onder dankzegging verderop te lezen. Veel aangeleverde kopy door onze leden, dank Siewert, Jaco, Charles, Hans, Cees en nieuw lid Jasper voor hun bijdragen! Bravo! Speciale aandacht voor de avonturen van Ton Ottevanger, die met behulp van Peter Breed, Pierre Peters en Claudio Sassi èn familie en monteurs, de Mille Miglia heeft gereden met de Allemano Panhard. Op 2 juni 2026 overleed Bernard Coural, de "Tovernaar van Dourdan" op 83 jarige leeftijd. Misschien wel de meest fameuze preparateur van onze motoren. Zie het stukje van Fritz Kampinga in Koerier 218. Sandaucourt was ook dit jaar erg leuk, maar daar hebben we al zo vaak over bericht, dat we het een jaartje overslaan. Laat de twijfelaars volgend jaar gewoon meegan! Een fijne Panhard-herfst toegewenst!
Jaap Margry

OMSLAG

Is het in een Noordfranse stad dat de Franse 17 BT naast de tram staat? Of in België? En is het wel een 17 BT? Wie herkent de tram?

INHOUD

Zomerrit: Hans von Meyenfeld 3
Jasper Konings stelt zich voor 5
Wat een fijne auto: Peter Drijver 6
Ton's Mille Miglia 8
De ondergang: Charrles Lemmens 13
Arista te koop 13
Revisie acceleratiepomp: Siewert 14
24 BT: Jaco de Boer 16
24 BT: auto Review Classics 17

ZOMERRIT

Een bijdrage van onze speciale litteraire veslaggever Hans von M. Onze grote dank hiervoor!

Een nieuwe zomer, een nieuw geluid : dat van de flat-twins van Panhard, die te horen waren in het groene landschap van de Hollandsche Waterlinie, tussen Nieuwpoort en Nieuwkoop. De club had bedacht dat er, buiten de traditionele voorjaars- en najaarsrit, best nog een zomerrit bij kon. Want die auto's in de garage laten staan, als het prachtig weer is, dat is natuurlijk merkwaardig. Dus op 27 juli jongstleden verzamelden de zomerrijders zich bij Nieuwpoort: niet van die slag in 1600, die we allemaal kennen van de geschiedenisles van de Lagere School, maar het vestingstadje aan de Lek.



Uw verslaggever had met zijn Dyna Z16 alleen maar de rivier te volgen vanuit zijn woonstede in Vreeswijk, een ander stadje van genoemde waterlinie. De opkomst was, ondanks de beginnende vakantietijd, best aardig te noemen. We begonnen de rondleiding van Nieuwpoort in een stadsboerderij, waar wij uitleg kregen hoe het boerenleven binnen de wallen zich afspeelde. Daarna bezochten wij het prachtige stadhuis, en daarna de kerk van de Gereformeerde Bond, waar ons verzocht werd ons speeksel binnensmonds te houden. Het was een bijzondere rondleiding en het gaf een goed idee hoe het leven zich hier in nog niet eens zo heel lang verleden tijden afspeelde.



Vanuit Nieuwpoort vertrokken we naar Nieuwkoop. Uw reporter had 2 plekken vrij op zijn voorbank en Tom, die het verblijf op de achterbank van de 24 van zijn ouders bij de huidige temperaturen wel een beetje zat was, fungeerde op een van die zitplekken als gids. Na even



zoeken vonden we de goede weg, en namen wij een veerpont, die in zijn bestaan vermoedelijk nog nooit zoveel Panhard automobielen heen (en soms weer) had vervoerd.

De rit door het prachtige landschap van ons waterrijke Nederlandse landschap bracht ons tot een kleine stop voor een versnapering in Driebruggen waar wij van een goed ingelichte en enthousiaste vrijwilliger veel te horen kregen over de geschiedenis van de omgeving. Omdat men blijkbaar op de hoogte was gesteld van het merk auto's dat zich kwam verpozen was er ook wijn te verkrijgen.

Het laatste stuk voerde naar Nieuwkoop, bekend van







haar plassen, en wel naar Brasserie de Otter, om een laat déjeuner te genieten. Wie wilde kon er ook nog het museum bezoeken om meer te weten te komen over het oude landschap dat wij al knetterend hadden doorkruist. Op de parkeerplaats was, door toeval, goed te zien hoe auto's zich in de loop van de halve eeuw hadden ontwikkeld van elegante en lichte sportwagens tot monsterlijke en meestal zwarte SUV's die, als u het de verslaggever vraagt, niemand onder ons meer doen watertanden.



Op de terugweg was er een klein incident. De 24 van de familie Zwonarz dook, bij de oprit van de A2, plots op in het oog van de Dyna Z16, die toevallig dezelfde route naar huis volgde. Van onze lezers zou niemand het over zijn of haar hart gehaald hebben om daaraan voorbij te rijden. Gelukkig had Franek het euvel snel zelf verholpen: een zekering van de benzinepomp was de schuldige van de panne.

Was het leuk? Ja, het was erg leuk!

Hans von Meijenfeldt





EVEN VOORSTELLEN: JASPER KONINGS

Mag ik me voorstellen?
Jasper Konings, nieuw lid bij de Panhard Club Nederland.

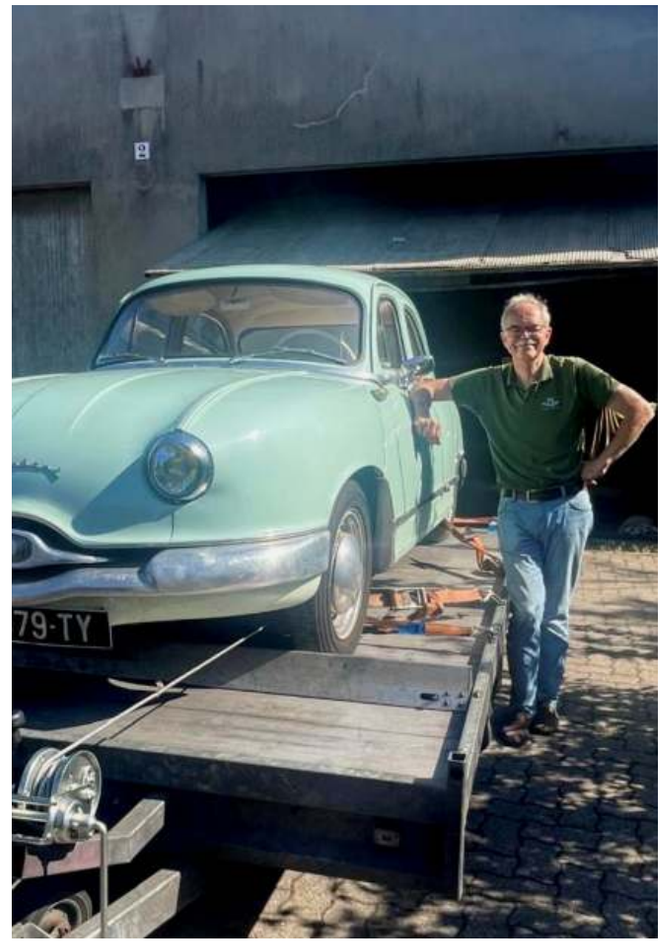
Ik ben zo'n 60 jaar geleden geboren in Nijmegen, in een gezin waar overtuigd de ene na de andere Peugeot werd gereden en waar vakantie in Frankrijk werd gehouden. Die Peugeots bleven tot ver in de jaren 70, waarna mijn vader voornamelijk SAAB ging rijden, maar de vakanties in Frankrijk bleven. Ik was echte auto-gek en tijdens de vakanties raakte ik gefascineerd door de lichte Franse sportwagentjes als Alpines en Matra's. Die zag je in Nederland natuurlijk nauwelijks.

Ik heb al heel wat klassiekers gehad, maar geen Alpines of Matra's, al heeft het soms niet veel gescheeld. Wel verschillende kleine lichte MG's, waaronder een 1932 J2 maar ook een vroege Porsche 911 (toen ze nog rank en bewegelijk waren). Maar auto's komen en gaan bij mij. Mij ontbreken geld en ruimte om ze te houden, maar ik vind het geweldig om ze te beleven en heb geen probleem ze te verkopen als ik een nieuw avontuur aan wil gaan. Zo verkocht ik ook na jaren mijn vertrouwde "eerste serie" Peugeot 504 Coupe (heel veel reizen in Frankrijk mee gemaakt) aan een clublid die er helemaal gek van was en zat ik dus zo maar zonder Franse klassieker. Dat kon niet lang zo blijven.



Ik rijd zakelijk elektrisch en realiseerde me dat ik de hele dag in mijn eentje meer dan 2000 kg staal en plastic meesleep. Wat een gekkigheid. Waar is het fout gegaan? Meer dan 50 jaar geleden deden we dat met 800 kg of minder. We zijn in een vicieuze cirkel van meer meer meer terechtgekomen. Toen las ik het artikel over de Dyna Z is Autoweek Classic en het nieuwe avontuur was gevonden. Ik besloot een Dyna Z te gaan zoeken in Frankrijk. De vergeten Avantgarde. 1 liter per 100 km per passagier.

Begin Augustus zijn we de Dyna gaan halen. Ze staat nu bij ons in Helmond. Dans son jus. Over een paar jaar 70 jaar oud. Dan wil ik haar in volle glorie hersteld hebben. Wat



er aan moet gebeuren? Ik heb nog geen idee. Daarom ben ik blij nu een beetje deel uit te gaan maken van de Panhard familie. Dat mooie merk dat er van het begin van de (auto)mobiliteit bij was. Ik ga jullie hulp nog hard nodig hebben.

Ik verheug me er op om jullie de komende maanden te gaan ontmoeten bij de evenementen die komen gaan.

Jasper Konings

Welkom Jasper! En leuk dat je meteen een stukje over jezelf hebt aangeleverd!





ALTIJD WAT:
MAAR WAT EEN FIJNE AUTO!

Peter Drijver en Mieke Bosse, ons fameuze architectenechtpaar, doen verslag van hun Franse wederwaardigheden deze zomer!

Al meer dan 15 jaar gebruiken we de Panhard voor vakanties al dan niet gecombineerd met een RIPL of rit naar Sandaucourt en terug. Dat doen we met de meest practische van alle Panhards: de **17 Break** of de Dyna W2 *camionette bachée*. En zoals dat gaat met een Panhard: de vakantie begint wanneer je de straat uitrijdt en de binnenwegen zijn daarbij veruit favoriet. Na wat geruis in de krukas van de Break besloten om de 954 cc motor in de Break te zetten: het grotere koppel zou een aanzienlijke verbetering moeten betekenen voor een Panhard die volgeladen bijna 1500 kilo weegt. En vooral bij heuvels merk je dat snel met de standaard 50 pk motor. Uit- en inbouwen van de motor moest twee keer omdat de eerste keer de koppeling niet naar de zin zat en in juli vertrokken we met 4 Panhards naar Sandaucourt voor het zomerfeestje van Matthieu en Marie-Claude Cognet. Na een geweldig en bloedwarm weekend reden we naar de Elzas waar we begeleidden bij een summerschool voor traditioneel ontwerpen en bouwen.



Het rauwe geluid uit de 954 motor wekte uiteindelijk vragen op is er wel voldoende oliedruk voor de klepspelings-regeling? Bij een bezoekje aan Francis Stevy daar vlakbij hebben we even gemeten en niets bijzonders gevonden… Geen of nauwelijks olie-verbruik en de motor trok prima ondanks de hoge



buitentemperaturen en heuvels. Maar heel wat campings later een lucht van hete olie van onder de motorkap. De olieleiding van carter naar rechter cilinderkop was gescheurd bij de bronzen pilaar van de banjobout van het carter. Na het bellen van de ANWB is de auto door een *dépanneur* naar de stad Gray gebracht en we hebben een hotel opgezocht. De volgende dag hebben we met de overbehulpzame *dépanneur* 8 adressen bezocht met de vraag of ze de leiding konden (hard)solderen.





Vergeefs klopten we aan bij een automaterialenzaak, een CV installateur, een loodgieter, een klassiekergarage, een landbouwwerktuigen werkplaats. De oplossing van de Massey Ferguson dealer werd dankbaar aanvaard maar werkte niet. Na andermaal bellen met de ANWB kwam wéér een dag later **Henk van de Wegenwacht**! Henk soldeerde de bronzen pilaar aan een stukje koperen leiding dat met een knelkoppeling aan de oude leiding werd gezet. In twee uur reden we weer.

Afijn, op de terugweg begon de motor een vreemd geluid te maken en olie te lekken uit het achterlager. Maar de auto reed monter en vlot door alsof er niets aan de hand was. Deze winter eens kijken of het lager losgeraakt is in het deksel. Kortom 2500 kilometer in een heel goede auto!

Peter Drijver
Naschrift: uiteindelijk bleek de zeef van de oliepomp de boosdoener!















Een mooi rijtje: vooraan de 1953 Allemano Panhard, daarnaast de 1947 Cisitalia Nuvolari, daarnaast de 1945 D.B Citroën nr 5!

Mille Miglia 2026

Appje van Ton: Er waren in de club stemmen over een stukje in de Koerier over onze MM Avonturen. Nou, die hebben we gehad! Dat klinkt als muziek in mijn redactie-oren! Met Cees Visser als medeverslaggever, in een snikhete CD, op 28 juli naar Klundert aan de koffie voor Het Verhaal!

Zaterdagochtend staat Pierre Peters op het punt om een klusje te doen als de telefoon gaat. ”Je spreekt met Ton Ottevanger, Wim Boers heeft me aangeraden contact met je op te nemen. Ik ga deelnemen aan de Mille Miglia met een Allemano op basis van een Panhard X, maar dat ding is vrij plotseling nauwelijks op de weg te houden en maandagochtend moet ik in de auto wegbrengen voor het transport naar Italië. Je begrijpt wel, grote paniek hier”!!! Het antwoord zullen de meeste lezers herkennen. ”Ik kom er aan”.



In Klundert in de werkplaats

En anderhalf uur later staat Pierre in Klundert op de stoep bij Ton Ottevanger, die hij nog niet eerder heeft ontmoet. Het begin van een flink avontuur waarvan Ton graag verslag doet als we daarvoor bij hem op bezoek zijn.

Ton is geen onbekende bij de organisatie van de MM in Italie. Na een paar keer uitgeloot te zijn geweest in de jaren 80-90, heeft hij in 2006 voor het eerst deelgenomen, samen met de Zwitser aan wie hij eerder een door hem gerestaureerde Fiat Berlinetta Aerodynamica had verkocht. Daarna was hij in 2015 uitgevallen met een Fiat Zagato en vanaf 2016 reed hij met zijn vrouw 10 keer in een 1947 Cisitalia 202 S MM Spider Nuvolari, een heel bijzondere auto. Deze keer leek het hem wel leuk om met zijn twee dochters en zoon mee te doen.

Op dat moment kwam zijn goede vriend Piet van Adrichem met het voorstel om zijn Allemano ter beschikking te stellen. Piet is verzamelaar van mooie auto’s, waarvan een flink deel de MM al eens heeft gereden. Dikke kans dus om met deze Allemano toegelaten te worden. De Allemano was gekocht op de veiling bij de Rétromobile, maar daarna had Piet er nog niet mee gereden.

Dus daar dan maar meteen mee aan de slag: de benzinetank ontdaan van ooit aangebrachte coating en gereinigd, nieuw benzinefiltertje, en een nieuwe accu. Misschien ook kleppen stellen, wegens een kleine tik in de motor? Was dat niet iets met torsiestaafjes? Hoewel enthousiast en ervaren sleutelaar, heeft Ton dit nog nooit eerder gedaan bij een Panhard dus toch maar bij Peter Breed langs, die een kantelende zuiger vaststelt. En

vervolgens de cilinders heeft gehoond en overmaatse zuigers plaatst, de vastlopende remmen bijgesteld, hoofdrem- en wielremcilinders vernieuwd en de auto rijdend gemaakt. Om daarna met vakantie te gaan.

Op de terugweg vanuit Heemskerk merkt Ton dat de Allemano best loopt maar een passerende motorrijder wijst hem nadrukkelijk op zijn voorwiel. En zo komt Pierre in beeld.

Gelukkig blijkt het een kromme velg waarvoor Pierre wel een oplossing weet. Nog even een stukkie rijden en Pierre betoont zich tevreden over een fijn lopende motor. “Daar kun je de MM gemakkelijk mee uitrijden” zegt Pierre.

Met een aantal auto’s op de trailer van goede vriend Piet gaat de Allemano op weg naar Italië. “Om 19.30 in Brescia aangekomen, auto van de trailer gehaald en ik wil naar Salo rijden, waar we ons hotel hebben, in voorbereiding op de keuring die de volgende dag plaatsvindt. Binnen 3 kilometer een klap en hij begint te ratelen. Ik sta net op een plek, waar ik meteen een bekeuring krijg want ik mag daar niet parkeren! Onze twee monteurs zitten al lekker in het hotel in Salo, die zijn in een half uur bij de auto. Een heel handige Alfa-monteur die ook is komen kijken, stelt met de endoscoop een loszittende klepzitting vast. Einde verhaal”. Maar Ton belt toch even Pierre om hem te laten weten dat we de MM hiermee niet gemakkelijk gaan uitrijden….. Pierre reageert met de woorden: “Ik bel je binnen een half uur terug”. En warempel: binnen een halfuur belt Pierre terug: “Ik heb een motor voor je!” Claudio Sassi, de voorzitter van de Panhard Club Italia, heeft motor voor je staan!” “Nou, toen kreeg ik ook zoiets als: Nu gaan we er vòl voor!”


De motor van Claudio

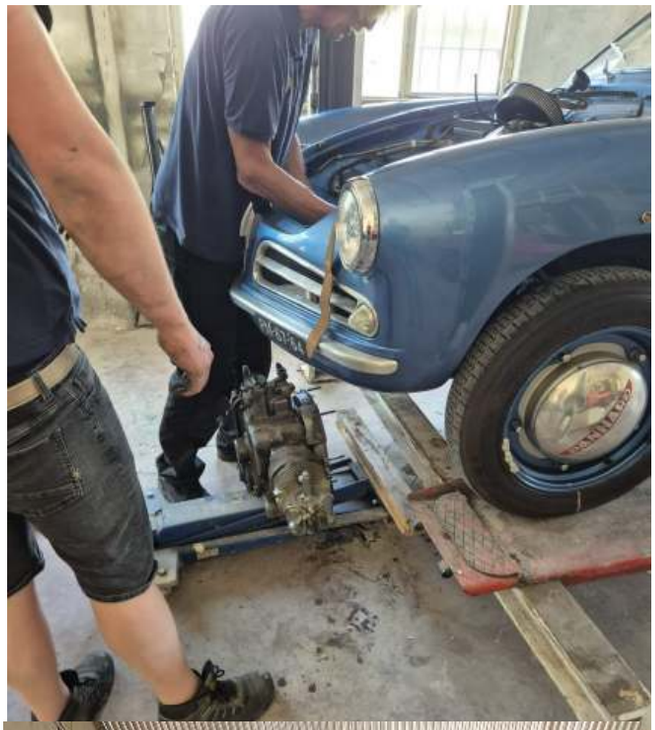
“Inmiddels was het half tien in de avond en moest de motor in Novarra op twee uur rijden worden opgehaald. En ik moest de volgende ochtend om 9 uur in Brescia zijn om de auto te laten keuren! Dus ik zeg tegen de monteurs:


Keuring in de Fiera

“Jullie gaan even naar Novarra!” Om half een ‘s nachts een berichtje uit Novarra: ze mochten nog niet terug naar Brescia, voordat eerst een stevige pastamaaltijd is genuttigd met de hartelijke Claudio. Geweldig! Dat maak je toch nergens mee! Dus die waren om 02.00 terug met de motor achterin de Landcruiser.



Hij moet gekeurd worden met de originele motor, daar kunnen ze echt moeilijk over doen! Maar waar halen we een trailer vandaan om hem naar de keuring in de Fiera (een soort RAI) in Brescia te brengen; de grote oplegger was nu niet beschikbaar. En daar verschijnt plots een vriend die met een OSCA rechtstreeks uit Rotterdam is komen rijden. Hij zegt: “Die trailer kun je gebruiken morgenochtend!” De volgende ochtend de Panhard van de trailer gehaald en naar binnen de Fiera ingeduwd. Eindeloze formaliteiten en papieren, zelfs een fysieke keuring, maar we komen er doorheen!” Daarna kan het sleutelen beginnen. Weer op de trailer, naar de andere kant van het Gardameer, anderhalf uur bij Brescia vandaan, waar Ton en de monteurs terecht kunnen bij een





vriend met een werkplaats. Om 14.00 begonnen en om 18.30 rijd ik mijn eerste rondje! “Bij de Allemano is het niet een kwestie van even de motor naar een gewone Panhard, daar is geen ruimte voor! De tapeinden eruit draaien, dan omhoog hijsen anders past het niet, en later tapeinden weer erin, alles weer aansluiten, een enorme klus. Uiteindelijk starten, en hij doet helemaal niks. Ik denk: “Dat gaat nog wat worden….” Staat de ontsteking verkeerd om! Daarna liep hij gelijk heel goed!” Vooral ook dankzij die geweldige Alfa-monteur Steutel kan Ton



uiteindelijk zijn Allemano met de andere motor op de terugweg naar het hotel in Salo uitproberen. “Een iets ander type motor dan erin zat, de carburateur klopt niet precies, dus heel voorzichtig gas geven. Van de Cisitalia





ken ik na al die MMs ieder geluidje, maar in de Panhard hoor je van alles nieuw en ik denk de eerste dag: “Als dat nog vier dagen zo door moet gaan….” Maar hij is taai! Het blijft gewoon rijden. En hij stuurt beter dan de Cisitalia! Naar boven doet ie natuurlijk niet veel, maar hij gaat als een kogel naar beneden! Geweldig, dan haal ik iedereen weer in. Het was 32-34 graden, we hebben de zijruitjes eruit gehaald, dan waait het lekker door en als je dan stil staat in de brandende zon, dan heb je lekker een dak boven je hoofd! Wat minder motorvermogen dan eerst, maar eigenlijk comfortabeler rijdend dan met de open Cisitalia! Dank zij de Panhardclub en dankzij Pierre!” Alsof er helemaal niets aan de hand is kan Ton, met dochter Sietske, de volgende dag voor de twaalfde keer beginnen aan de duizend mijlen door Italië. Dus na de goedkeuring kan je er alsnog een andere motor inleggen! Ton blij om op tijd op het idee te zijn gekomen om lid te worden van de Panhardclub Nederland!! “En leuk dat de internationale clubs zo goed kunnen samenwerken! Jammer dat ik Claudio niet zelf heb ontmoet! Nou, is dit een mooi verhaal?” Jazeker Ton! Piet van Adrichem rijdt overigens in een D.B!

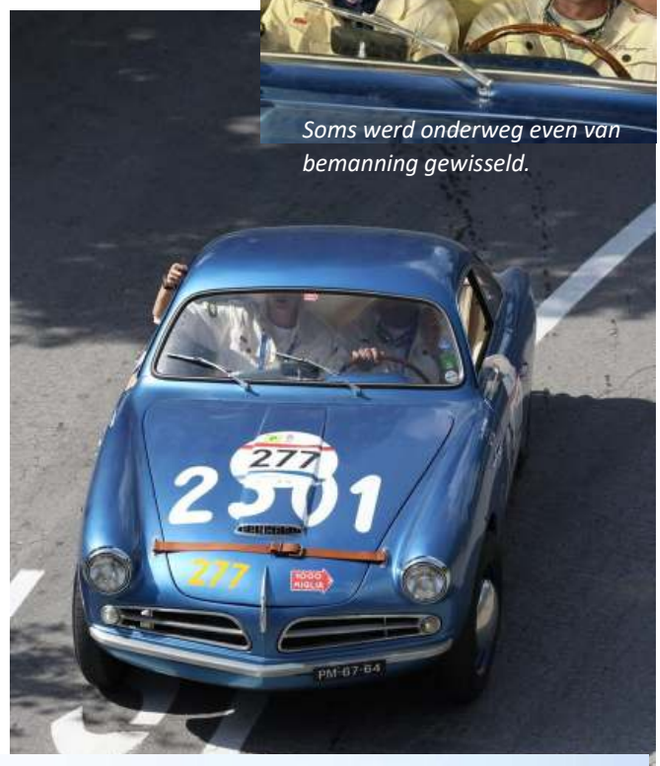
(Dat is de D.B Citroën nr 5, 2 liter - JM).

Ton: “Ik hoop dat ik een keer 5 minuten op een clubavond krijg, en dat ik dan mijn wonderbaarlijke verhaal mag vertellen!” Graag Ton! Al zal 5 minuten lang niet genoeg zijn….

Cees Visser en Jaap Margry



Soms werd onderweg even van bemanning gewisseld.





Tweemaal succes! Ton en Sietske in de Panhard, Boudine en Jan in de Cisitalia.

CHARLES LEMMENS ET LA CHUTE DE PANHARD

Een kleine beschouwing van Charles over hoe het zo mis kon gaan.

Vele van onze clubleden vragen zich af hoe is het mogelijk dat in de naoorlogse periode van opbouw een van de meest gerenommeerde en oudste autofabrieken in Frankrijk ter ziele ging in de jaren 60 van de vorige eeuw. Als u het fantastische boek “Panhard et Citroen, un mariage de raison” van de auteurs Le Lay en de recent overleden Bernard Vermeylen heeft gelezen zullen u zeker een aantal zaken zijn opgevallen. In de naoorlogse periode was er een ontstellend tekort in Europa aan ijzer, terwijl er een overvloed aan aluminium was. De grote Franse autobedrijven zoals Citroën, Renault en Peugeot kregen via het Franse industriele herstructureringsplan Pons de grootste quota ijzer toegewezen, omdat men de prioriteit gaf aan hoog volume auto productie, teneinde de miserabele vervoerssituatie in Frankrijk post WO 2 dramatische gevolgen kon hebben op de wederopbouw. Panhard besloot evenwel de toewijzing van overwegend aluminium te omarmen en te kiezen voor een radicale model herstructurering, van grote prestigieuze vooroorlogse voitures met schuiven motoren naar goed bruikbare kleine, licht gewicht auto’s met een efficiënte zuinige, maar toch krachtige motor en voorwiel-aandrijving. Louis Delagarde, een Panhard man die veel verstand had van snelle motorfietsmotoren ontwik-kelde in de tweede helft van de jaren 40 een technisch interessante luchtgekoelde boxermotor, die met modificaties in productie zou blijven tot 1967!! Deze was in niets te vergelijken met de latere 2 cv boxer van Citroën.



Deels gebaseerd op de studies van de auto ontwerper Gregoire werd door Panhard zelf ic Louis Bionier, een geheel nieuwe auto ontworpen in de tekenkamer van Yvry. Het eerste prototype was reeds eind 1945 klaar! Niet alleen de carrosserie, maar ook de motor was voor een belangrijk deel van een aluminiumlegering. De eerste echte productie wagens, genaamd Dyna kwamen in 1948 op de weg. De tweecylinder van Delagarde werd overigens ook in een tandem 6 voud gebruikt in pantserwagens die verrassend snel en wendbaar waren. Helaas werd de Panhard Dyna in bescheiden aantallen gefabriceerd, en qua omzetvolume door de grote drie in veelvoud overtroffen. Toch begreep het publiek best dat het interessante wagens waren die wendbaar en zuinig waren. Vele varianten zoals bestelvormen, cabrio’s etc verlieten de fabriek en ook bedrijven zoals Veritas bouwden fraaie cabrio’s. Ondanks de vele goede eigenschappen besefte de directie van Panhard dat een verbeterde versie qua bediening, vorm en uitstraling, met ook nog meer stroomlijn een veel groter kopers publiek zou gaan aanspreken. Dat zou de overlevenskansen van ”La Doyenne” zeker vergroten. Met het zeer interessante



ontwikkelingsproject Panhard Dynavia werd het uiterste oa stroomlijn bereikt, een cx van 0,172 voor die tijd fenomenale prestatie, wat de snelheid zonder opvoeren van de motor van 100 naar 130 km per uur bracht. De directie besloot een totaal nieuw ontwerp te gaan maken, die met de wat grotere modellen van de grote drie, mn Peugeot, Renault en Citroën kon concurreren!. De carrosserie zou deels uit Duralinox en een beperkt ijzer gebruik bestaan. Na drie jaar van ontwerpen, (Louis Bionier) bouwen en verbeteren was de Dyna 54 in het jaar 1954 productie klaar en het was een sensatie! Zowel qua vorm als qua prestaties was het een fenomenale, prachtig ogende en moderne wagen. De fabriek moest evenwel qua productielijn geherstructureerd worden wat kostenverhogend werkte. Ook werden er verkeerde berekeningen gebruikt over de aluminium grondstoffen voor de carrosserie. Daardoor ontstonden er nog grotere liquiditeitsproblemen en dreigde een echec!! Daarom werd uiteindelijk met Citroën onderhandeld, die 25 procent van de aandelen overnam en besliste dat Panhard ook de net uitgebrachte 2cv Fourgonette ook ging bouwen in behoorlijke aantallen in Yvry. De Dyna 54 was een sensatie en zou enkele jaren de ruggegraat van de oude Panhard onderneming zijn, met meerdere subtiele aanpassingen.

Citroen grijpt in.



Citroen zelf was bezig een eigen moderne auto naast de 2cv te ontwerpen en productierijp te maken. Zij hadden voor de moderne Ami een eigen regie, en wilde eigenlijk geen Panhard concurrentie in dit midden segment, het betrof

immers beide een moderne 4 deurs modellenserie, de Panhard PL 17 versus de Ami. Citroën nam nog meer aandelen van Panhard over en verwierf zo toch de zeggenschap over Panhard. De opvolger van de 4 deurs PL serie, die uit de Dyna was ontwikkeld werd vervangen door de Panhard coupe, de CT. Deze wederom schitterende coupe was niet voorzien van een moderne 4 cilinder, zoals later in de Citroën GS gebruikt zou gaan worden. Teruggegrepen werd op de aloude Panhard boxer, die daarmee de duurste twee cilinder ter wereld werd. Ondanks dat de wagen uitstekend werd ontvangen, en in de productiejaren met zelfs een grotere coupe, de BT werd uitgebreid viel het doek in 1967. Daarmee kwam



een treurig eind aan een van de oudste en creatiefste autofabrikanten van Europa. Maar tot de dag van vandaag worden de resterende auto's die zelfs successen behaalden in Le Mans en in de Rallye van Monte Carlo gekoesterd door ware liefhebbers!

Charles Lemmens



Charles in zijn 24BT



ARISTA TE KOOP

Een intrigerende advertentie op Leboncoin, het Franse Marktplaats. Een mooie Arista coupé, model 1964 wordt aangeboden voor de optimistische prijs van 80 mille. Een van de mooiste en zeldzaamste Panhard-derivaten. De verkoper meldt:

Arista JD (Jacques Durand-red) Motor Panhard Hampe 1000 cc, dubbele ontsteking, aangepast oliecircuit met dubbele pomp en dubbel carter. Nieuwe koppeling, remmen en banden. Inox uitlaat. Versnellingsbak met lange vierde. Interieur vernieuwd. Auto is volledig gerestaureerd, heel weinig gereden sinds restauratie. Slechts 5 auto's gebouwd met Panhard-mechaniek.

De Arista zou 21.170 km hebben gereden, vermoedelijk na de restauratie. Opvallend is de eerste toelating: in 1970! De coupé was alleen in 1964 en 1965 "in productie" (nouja). Het lijkt te gaan om no 104, die ook wordt beschreven door Charlie Rampal op zijn website Panhard Racing Team. Ook "3 portieren" klinkt bemoedigend, daar



zal de enorme opklapbare achterruit (á la Renault Fuego) wel mee worden bedoeld. Wat een prachtige auto.





REVISIE ACCELERATIEPOMP ZENITH 38 NDIX



Siewert neemt u mee in zijn revisie-avonturen! Onze grote dank Siewert, hier kunnen we allemaal ons voordeel mee doen!



Naast houten onderdelen (zoals de klosjes in de ventilator) hebben naoorlogse Panhards soms ook leer onder de motorkap. Zo heeft de Zenith 38 NDIX carburateur (gemonteerd op modellen in Tigre uitvoering) een essentieel onderdeel van leer dat helaas niet levenslang meegaat. Leer kan nu eenmaal slecht tegen benzine.



Dat stukje leer, het cupje van de acceleratiepomp, kan scheuren, slijten, langzaam oplossen of alles tegelijk. Als het niet meer compleet is, gaat de motor bij gasgeven vanaf stationair toerental bokken en stoten. Er wordt dan onvoldoende extra benzine in de venturi gespoten om de motor soepel op toeren te laten komen.

Het vervangen van het cupje van de acceleratiepomp van zo'n NDIX is niet echt moeilijk maar wel een handigheidje. Volgens mij heb ik nu de goede procedure gevonden.

Dankzij het feit dat de Zenith NDIX in veel auto's, waaronder de Porsche 365, is toegepast, zijn er veel onderdelen verkrijgbaar. Zo kun je zelfs een complete acceleratiepomp kopen, dus inclusief het stukje leer. In ons magazijn liggen ze op de plank. Goedkoop zijn ze echter niet, je moet er € 62,-- voor aftikken.

Het kan veel goedkoper: voor 10 euro kun je ook een cupje kopen bij **carburateurwinkel.nl**, een betrouwbare webwinkel met snelle levering. Op hun site staat zelfs een handleiding voor het vervangen van het cupje. Mijn advies is die **niet** te volgen want het risico is dat je dan cruciale onderdelen zoals een heel klein kogeltje en een onooglijk drukveertje kwijtraakt. Bovendien kan het ook eenvoudiger dan hun handleiding voorstelt.

Demontage
Verwijder eerst het ronde veertje dat de cup tegen de wand van de carburateur moet drukken en snij vervolgens van de oude cup (voor zover nog aanwezig) zoveel mogelijk materiaal weg. De cup wordt op zijn plaats gehouden door iets wat op een messing sproeier lijkt die met spiebanen heel stevig op de rest van de pomp zit geklemd. Het zonder schade verwijderen van die sproeier is het 'piece de resistance'. Je kunt daarvoor bijvoorbeeld een kleine koevoet gebruiken.

Om de demontage te vergemakkelijken moet je de pomp eerst inspuiten met WD40 en dat minstens 24 uur laten inwerken. Als je dat geduld hebt kun je de sproeier met weinig moeite lostrekken. Zet de stang van de pomp vast





in de bankschroef. Ondersteun de koevoet met een stuk hout zodat er een loodrechte kracht op de sproeier wordt uitgeoefend. Trek de sproeier voorzichtig van de as.

De sproeier wordt bij sommige uitvoeringen van binnenuit afgesloten door een kogeltje met daaronder een minuscuul drukveertje. Beide onderdelen hebben de hinderlijke gewoonte te verdwijnen om vervolgens nooit meer te worden teruggevonden. Als de sproeier loskomt, haal de pomp dan uit de bankschroef en vervolg het laatste stukje van de demontage boven een stuk wit papier.

Montage

De montage is eenvoudig. Bevestig het nieuwe leertje en druk de sproeier (met inwendig veertje en kogeltje) voorzichtig op de pomp. Zet de stang van de pomp weer vast in de bankschroef en tik met een rubberen hamer heel voorzichtig op de sproeier tot de cup goed vastzit op de as. Bevestig tenslotte het ronde veertje weer om de ‘taille’ van de sproeier.

Zie verder de afbeeldingen. Nog even dit: het verende deel van de pomp kun je demonteren zoals ik heb gedaan. Het is niet echt noodzakelijk maar maakt het wel gemakkelijker. Zorg dan wel dat je een passende nieuwe E-ring bij de hand hebt.

P.S.

Na het schrijven van dit stukje heb ik alle op Internet beschikbare detailtekeningen van NDIX-carburateurs bestudeerd, de afbeeldingen op onze eigen website incluis. Nergens vind je een verwijzing naar de sproeier, het kleine veertje en het kogeltje. Die onderdelen bestaan niet in de officiële documentatie. In alle mij bekende tekeningen wordt de cup vastgezet door een massieve messing dop. Die extra onderdelen in de carburateurs die ik heb lijken gewoonweg niet te bestaan… Voor mij een raadsel. Iemand die weet hoe het zit?

De werking van de sproeier ligt trouwens wel voor de hand. Blijkbaar heeft iemand (bij Panhard misschien) bedacht dat er bij snel gasgeven te veel benzine kan worden ingespoten. De (omgekeerde) sproeier met kogel zorgt er dan voor dat het surplus weer terugstroomt naar de vlotterkamer. Voor wat het waard is… Iemand?



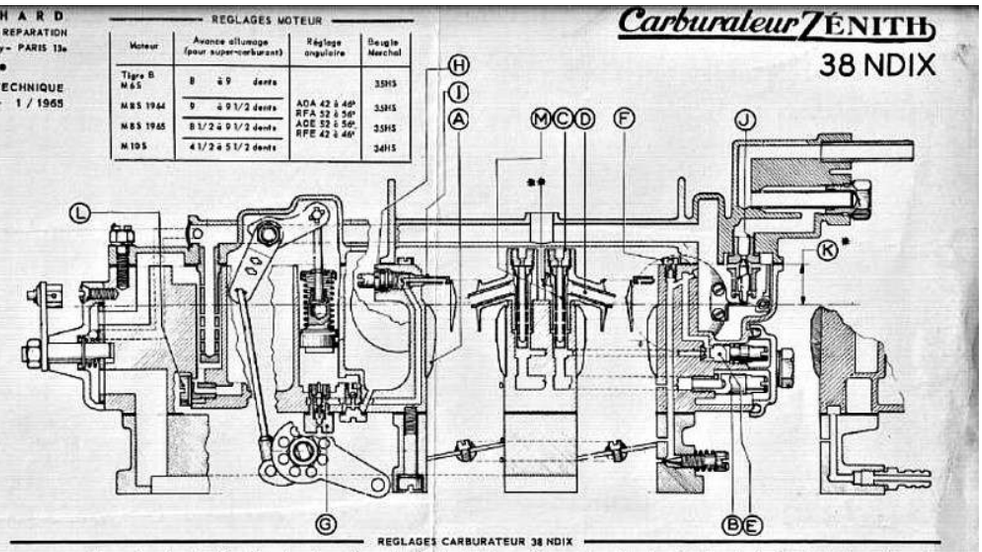
PANHARD
METHODES REPARATION
19, Av. d'Ivry – PARIS 13e

FICHE TECHNIQUE
N° 02 – 1 / 1965

REGLAGES MOTEUR

Moteur	Avance allumage (pour super-carburant)	Réglage angulaire	Bougie Neochal
Tigre B M 65	8 à 9 dents		35HS
M 85 1964	9 à 9 1/2 dents	ADA 42 à 46° RFA 52 à 56° ADE 52 à 56° RFE 42 à 46°	35HS
M 85 1965	8 1/2 à 9 1/2 dents		35HS
M 10 S	4 1/2 à 5 1/2 dents		34HS

Carburateur ZÉNITH 38 NDIX



REGLAGES CARBURATEUR 38 NDIX

Véhicule	Moteur	A Diffuseur	B Gicleur principal	C Ventilation principale	D Venturi	E Gicleur Relais	F Air de relais	G Gicleur de double alimentation	H Gicleur de pompe de reprise	I Coiffe de pompe de reprise	J Siège de pointeau	K Niveau *	L Gicleur de starter	M Pulvérisateur
17 Br	Tigre B M 65	28	145 Radial	210	4,5 Balayage 150 sans barette	45	120	100 sans queue	45	70 courte	175	16^{+0}_{-1}	100	4 P
24 Cr 1964 24 bt 1965	M 85	28	150 Radial	210	4,5 Balayage 150 sans barette	45	120	100 sans queue	45	70 courte	175	16^{+0}_{-1}	100	4 P
24 Cr 1965	M 10 S	28	145 Axial	190	4,5 Sans balayage avec barette	50	120	100 sans queue	50	70 courte	175	15^{+0}_{-1}	100	10 T

* Le niveau doit être vérifié avec les appareils de contrôle comme indiqué dans le Manuel d'Atelier PL 17 - MR 604 - A.
** Cette pastille n'est pas percée dans le cas M 10 S.

JACO OVER ZIJN PANHARD 24 BT EN OVER DE SOLSTICE

Op een verzoek om kopij stuurde Jaco de Boer meteen een persoonlijke herinnering aan zijn 24BT en een Amerikaans cabriootje! Dank Jaco !



Het was me een jaar of 10 geleden ter ore gekomen dat er in België een 24 BT te koop stond die een aanvaring met een koe (la vache!) had gehad. De auto was technisch in goede staat volgens de garagist. De aanvaring met de koe had echter de voorruit, het dak en de motorkap en spatborden flink beschadigd, overigens was de chauffeur gelukkig met de schrik vrijgekomen.

Gek als ik ben op bijna dooie vogeltjes had ik bedacht dat dat wel wat voor mij kon zijn. Altijd al een BT willen bezitten en kunnen berijden. Zo gezegd zo gedaan en op naar Belgïe. De motor bleek inderdaad nog te lopen en de auto stond nog op zijn wielen en was verplaatsbaar.

Dus regelde ik een bevriende Nederlander met een oprijwagen en die heeft de BT naar Nederland vervoerd, ik weet niet mee precies maar ik geloof dat ik er 1600,- voor betaalde. Enfin ik werkte toen nog in Frankrijk als aannemer en daar vond ik al gauw een motorkap en 2 voorspatborden.

Een andere vriend die spuiter is heeft het dak toen mooi uitgedeukt, we hebben er een nieuwe voorruit in geplaatst en het overige plaatwerk is gespoten in de originele witte kleur. Enfin na enige tijd had ik zowaar een rijdende BT. Fantastische auto, stuurt lekker, heeft flink wat pit, 140 km per uur is geen probleem. Ik heb er wat ritjes mee gemaakt o.a. naar de RIPL die toen in de buurt van werd gehouden . Helaas moest ik enige tijd later, vanwege echtscheidingsgedoe de auto verkopen, dat duurde eerst veel te lang want hij stond te koop in Foxhol bij een auto handelaar die er weinig binding mee had. Uiteindelijk heb ik verkoop zelf ter hand genomen en toen



ging de verkoop nog behoorlijk snel want ik vroeg er niet heel veel voor (2750,-). De wagen is verkocht aan een oldtimer specialist die sommige van ons misschien wel kennen Vos Vintage Cars uit Waalwijk. Hij zou de auto verder gaan restaureren. Als ik echter op het kenteken zoek AR-46-46, is er bij de RDW niets bekend, dus wellicht is ie verkocht naar Frankrijk of weer naar België.

STOLSTICE

Enige tijd geleden kreeg ik een Groningse autoliefhebber met zijn vrouw op bezoek. Ze reden in een heel bijzondere sportauto (een Pontiac Solstice zie foto) Ze kwamen voor 2 koplamp reflectors die voor hun AZU besteleend bestemd waren. Deze had de man geheel gerestaureerd en ze waren er mee naar Polen geweest, echte diehards dus. Enfin al gauw hadden ze mijn Panhards gezien, dus kwam het gesprek daarop. De vrouw vertelde dat ze in de jaren 70 een PL 17 hadden gehad waarmee ze op een zekere dag vol gas! vanuit Denemarken in een keer naar Nederland was gereden, dat trok 't motortje niet..... Ik ga hun vast nog eens bezoeken want de man heeft ook nog enige Maserati's in zijn collectie!

Groet Jaco






DZ-35-33


CLASSICS



Tour de force

Een buitenissige tweedeurs coupé, met een luchtgekoelde boxermotor en plaats voor vier inzittenden. Klinkt veelbelovend, niet? Maar op de Panhard 24 zat vrijwel niemand te wachten. En al helemaal niet voor de prijs van een deftige Ford Zodiac.

TEKST EN FOTO'S: IGOR STUIFZAND

Panhard heeft heel wat pareltjes voortgebracht. Voor de oorlog waren dat veelal limousines voor de gegoede burgerij, met een zescilinder, een achtcilinder of een buitenissige schuivenmotor. Na de Tweede Wereldoorlog bouwde het Franse merk vooruitstrevende gezinsauto's. Die werden door het grote publiek echter niet begrepen. In plaats van de lichtgewicht Dyna X koos men liever een Renault 4CV, en Peugeot deed met de conservatieve 403 veel betere zaken dan Panhard met de gestroomlijnde Dyna Z. Het ooit zo trotse merk, dat al in 1890 zijn eerste auto verkocht, stevende linea recta af op de ondergang – totdat Citroën daar een stokje voor stak. Nu was Citroën zelf ook niet onbekend met zware tegenslag en rode cijfers. Als Michelin na het faillissement in 1935 niet had opgetreden, zag de klassiekerwereld er nu heel anders uit. Nadat Citroën in 1956 een aandeel van 25 procent in Panhard nam en in 1963 een meerderheidsbelang verkreeg, leek voor Panhard een zonnige toekomst in het verschiet te liggen. Maar vier jaar later trok Citroën de stekker er resoluut uit. De productiecapaciteit van de Panhard-fabriek in Ivry-sur-Seine was keihard nodig om aan de grote vraag naar de Besteleend te kunnen voldoen.

Smet op Citroëns blazoen

Wat ons betreft heeft Citroën in het verleden bijzonder weinig misstappen begaan. Ook al is het merk enkele keren op sterven na dood geweest, het bleef altijd trouw aan de eigen kernwaarden en de modellen die het ons heeft gegeven, staan (vrijwel) allemaal op een voetstuk. Dat Panhard de nek werd omgedraaid, blijft echter een smet op het blazoen van Citroën. Een merk met zo'n rijke geschiedenis, dat technisch bijzonder interessante modellen bouwde, was ineens verdwenen. Maar hoezeer we Panhard nu ook de hemel in prijzen, bekeken vanuit het perspectief van de jaren zestig waren de dure auto's met hun 'ondermaatse' tweecilindertjes simpelweg onmogelijke handel voor Citroën. Om het tij nog te keren, werden de noodzakelijke investeringen te groot. Eigenlijk was het lot van het vooruitstrevende merk allang beslecht, toen het uit de puinhopen van de Tweede Wereldoorlog werd gedwongen zich volledig op de massaproductie van kleine auto's te gaan richten. Maar hoe dat zit, is weer een heel ander verhaal.

We zijn onderweg in de Panhard 24BT van Jan Cavelaars, en nemen vanaf de bijrijdersstoel vele nieuwsgierige en verbaasde blikken in ontvangst. Het Nederlandse publiek is doorgaans aarzelend met complimenten voor een mooie klassieke auto, maar de witte coupé uit 1966 krijgt de duimen omhoog. De vertwijfeling is echter ook duidelijk waar te nemen: wat is dát nou voor een auto? Later, terwijl de camera zijn werk doet, horen we van een afstandje de namen NSU en BMW genoemd worden. Wie eigenaar Jan naar het merk vraagt, heeft duidelijk nog nooit van Panhard gehoord, maar is beslist onder de indruk.

Nu is het ook een bijzondere verschijning, de 24BT. Een auto die zich moeilijk in een hokje laat stoppen. Met zijn gestrekte, gestroomlijnde kogelvorm en grote glaspartijen, heeft hij niet de gebalde sportiviteit van de Alfa Romeo GT Sprint. En door zijn compacte afmetingen en sobere uitstraling, is het ook geen deftige *grande routière* als een Lancia Flaminia Coupé. Met zijn kleine luchtgekoelde tweecilinder boxer, staat de auto in de schaduw van de Peugeot 404 Coupé.

Panhard 24BT

848 cm³, tweecilinder boxer (luchtgekoeld), 60 pk, 76 Nm

SNELHEID
0-100 km/h in ca. 17,5 s., 160 km/h

VERBRUIK
ca. 6,5 l/100 km (1 : 15,4)

AFMETINGEN
4490 / 1630 / 1240 mm, 860 kg

PRODUCTIEJAREN
1963-1967

Op waarde geschat

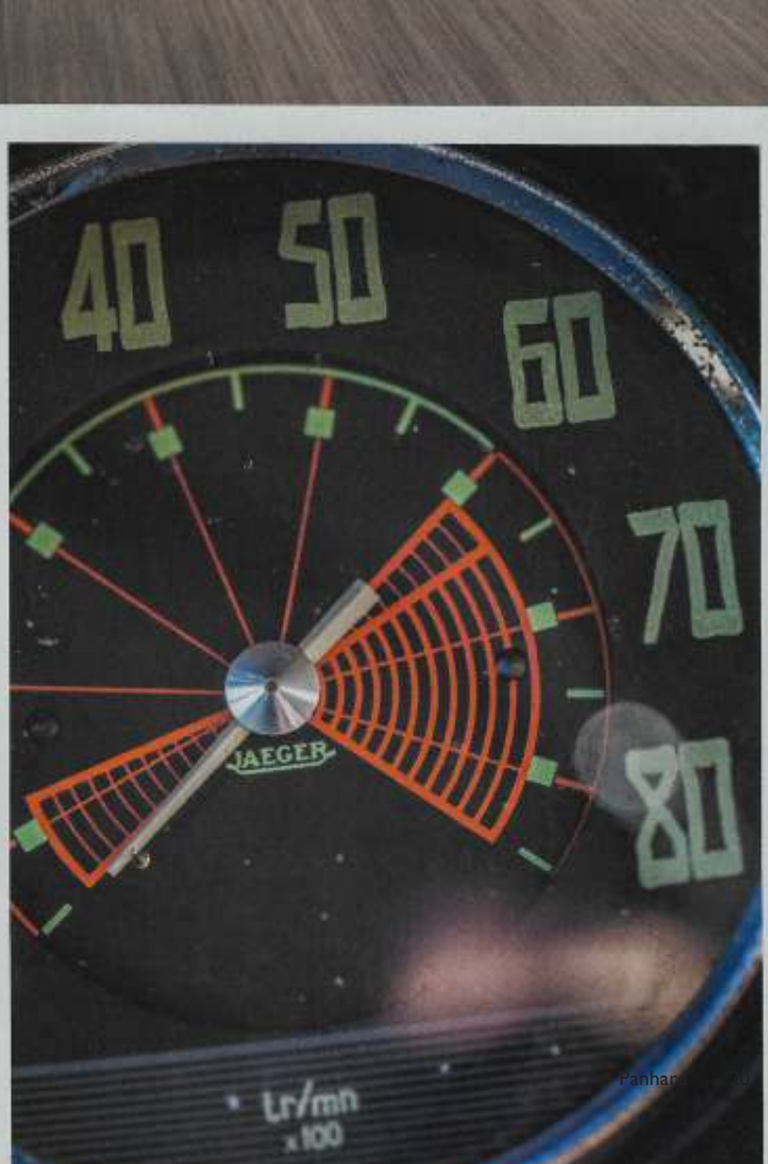
Jan kan zich nog goed herinneren hoe hij als jongen van een jaar of zeven met zijn vader naar Frankrijk ging om de 24BT op te halen. Het was 1973, een Panhard PL17 diende als gezinsauto, en Cavelaars Senior was duidelijk verknocht aan het Franse merk. Destijds werd de 24 nog helemaal niet beschouwd als klassieker – waarom zoveel moeite doen om zo'n vreemde auto op leeftijd helemaal vanuit Frankrijk naar Nederland te halen? Maar als een van de eerste leden van de Panhard Club Nederland, wist vader Cavelaars de auto wel op de juiste waarde te schatten. Toen de geel overgespoten auto uit de Franse *cabanon* werd gereden, was kleine Jan met stomheid geslagen, zo weet hij nog goed. "Op de terugweg naar Nederland heb ik vol bewondering naar de prachtig verlichte klokken zitten staren."

Eind jaren zeventig raakte de 24BT moegestreden, alleen een ingrijpende restauratie kon de auto nog redden. Jan en zijn broer Joris hielpen hun vader wanneer ze konden, en zo werd de band met de slanke coupé steeds hechter. Het bleek geen eenvoudige restauratie: de auto was zwaarder gehavend dan enkel wat deuken, krassen en de schade die was ontstaan na een aanrijding met een motorbrigadier van de Koninklijke Marechaussee. Pas na tien jaar noest restauratiewerk betrad de in de originele lakkleur Blanc Carrare teruggebrachte auto weer de weg. Nadat Jan Cavelaars senior in 2012 kwam te overlijden, stond één ding echter vast: de Panhard 24BT zou in de familie blijven. Met liefde en zorg wordt-ie in optimale conditie gehouden, en ook de zoons van Jan dragen daaraan hun steentje bij. Al beleeft Dries meer plezier aan het technische aspect van de auto dan zijn oudere broer Stein.

Als er al wat olie en benzine door je aderen stroomt, is het trouwens heel gemakkelijk om voor de techniek




DZ-35-33


40
50
60
70
80
JAEGER
tr/mn
x100





van de Panhard te bezwijken. Want ook al lijkt een luchtgekoelde tweecilinder boxer erg magertjes voor een auto van vierenhalve meter lang, de motor is een prachtig machientje. De krukas maakt zijn omwentelingen in rollagers, de tandwielen voor de aandrijving van de nokkenas hebben een chevronvorm en nadat de kleppen met hun hydraulische spelingcompensatie door de stoterstangen en tuimelaars zijn opengedrukt, trekt een kleine torsieveer ze weer dicht. Uit het slagvolume van 848 cc weet de aluminium Tigre-motor (die wordt aangeduid met de letter T in de typebenaming van de auto) een vermogen van 60 pk te peuteren. Omgerekend een specifiek vermogen van meer dan 70 pk per liter. Daarbij kwam zelfs de 1290 cc dubbelnokker van de Alfa Romeo Giulia 1300 ti met zijn 81 pk niet in de buurt.

Wat nou als ...

Aanvankelijk had Citroën nog ambitieuze plannen met de Panhard 24. Ontwerper Louis Bionier werkte aan een cabriolet, een vierdeurs Berline en een prachtige tweedeurs Break, terwijl de technische ontwikkelingsafdeling sleutelde aan een krachtigere viercilinder boxermotor. Wat nou als ...

Gelukkig zijn er genoeg liefhebbers zoals Jan Cavelaars, die het bij de massa inmiddels vergeten merk nog steeds een warm hart toedragen en hun klassiekers uit de stalling halen zodra de gelegenheid zich voordoet. Voor de conditie van de auto is dat essentieel: de motor moet lopen, de auto rijden. Anders is het snel weer sleutelen.

De Panhard 24BT is een technische *tour de force*. Achter het stuur hebben we geen moment het idee dat de Franse coupé is ondergemotoriseerd. Goed, laag in de toeren merk je dat de tweecilinder boxer meer moeite heeft om het gewicht op gang te krijgen dan een koppelrijke viercilinder, maar wanneer de motor eenmaal op toeren is, rijd je met de 860 kilo wegende 24BT vlot met het moderne verkeer mee. En reken maar dat de motor ervan houdt om toeren te draaien: een kruissnelheid van 120 à 130 km/h op de snelweg is geen enkel probleem. Bovendien ligt de gestroomlijnde auto verrassend stabiel op de weg, en stuur je hem met bravoure door de bocht. Daarbij strijkt de soepele vering de meeste oneffenheden in het wegdek keurig glad. Zoals het een Franse klassieker betaamt, zijn verkeersdrempels geen reden om af te remmen. Ook al heeft de auto vóór twee dwarsgeplaatste bladveren en wordt de achteras door torsieveren in toom gehouden, de Panhard glijdt over het asfalt alsof er hydropneumatische veerbollen onder zitten.

Destijds viel de 24BT in alle opzichten tussen wal en schip - eigenlijk was het voor geen enkele auto een serieus alternatief. Bovendien was hij in de ogen van velen veel te duur. 10.950 gulden (4969 euro) kostte de 24BT in 1966, precies hetzelfde bedrag als Ford voor de Zodiac vroeg, en zelfs een paar honderd gulden duurder dan de Citroën ID 19. De 24 werd Panhards zwanenzang. Toch is het beslist een invloedrijke auto geweest. Kijk naar het design van de Snoek, waarbij de dubbele koplampen achter glas gevat zijn. En de viercilinder boxermotor die voor de 24 werd voorbereid, kwam in doorontwikkelde vorm terecht in de Citroën GS. Maar het sentiment blijft overheersen: wat nou als Citroën de stekker er niet uit getrokken had, en die mooie vierdeurs Panhard 24 Berline en tweedeurs Break in productie waren gegaan ...


67




DZ·35·33


ANDRÉ CITROEN
PANHARD
TYPE
N 4
CODE VOITURE
DE SÉRIE
ROULANT
1265
Kg


panhard


We weten veel van
klassieke auto's, omdat
we er zelf ook in rijden.
PH-VG-47
KUIPER
VERZEKERINGEN
Voelt als familie.



Lijnbaan 27, 1969 NB Heemskerk, Nederland, +31251253105, +32653418044

info@panhard.nl